



Cercle Aéronautique du Personnel de l'Aéroport de Mérignac

" C A P A M "

RÈGLEMENT INTERIEUR

ARTICLE 1 : But du Règlement Intérieur

Prévu par l'article 17 des statuts du CAPAM, il s'impose à ses membres sans distinction sous peine d'exclusion. Il a pour objet :

- a) De fixer divers points non précisés par les statuts ayant trait à l'administration ou à la discipline à l'intérieur de l'association,
- b) De définir certaines règles nécessaires au fonctionnement du Cercle,
- c) De maintenir l'esprit qui a présidé à la création de l'association.

ARTICLE 2 :

Le Conseil d'Administration peut modifier ou compléter le règlement intérieur afin de le maintenir conforme aux nécessités requises par l'évolution des techniques, des réglementations aéronautiques ainsi que celles de l'association.

ARTICLE 3 :

Afin d'aider à maintenir les objectifs statutaires et financiers du Cercle, il est demandé à chaque membre une participation active à toutes les tâches annexes (petit entretien mécanique, nettoyage du matériel, manutention, etc..) avec zèle et bonne volonté.

L'aéroclub est une association de bonnes volontés. Ses membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.

II) ADMISSION, COTISATION, GESTION

ARTICLE 4 :

Conformément aux statuts, les demandes d'admission au titre de "membre titulaire" sont acceptées de plein droit dès lors que les intéressés remplissent les conditions prévues à l'article 4 des statuts.

Les "membres associés" auront été présentés par deux membres titulaires et leur demande d'adhésion, agréée par le conseil d'administration. Toutes demandes d'admission au titre de "membre titulaire" ou de "membre associé" ne seront définitivement acceptées qu'après l'avis du chef pilote.

L'activité minimale des "membres associés" devra être de 12 heures de vol par an, faute de quoi, leur appartenance au Cercle pourra être remise en cause par le Conseil d'Administration. Les membres associés doivent par ailleurs régler leur cotisation avant le 1er mars de l'année courante.

ARTICLE 5 :

Le paiement de la cotisation dont le montant est fixé pour l'année par le Conseil d'Administration donne droit à participer à toutes les activités de l'association.

Le paiement de la cotisation est exigible dès le 1er janvier et est valable jusqu'au 31 décembre.

Toutefois, pour toute nouvelle adhésion :

- A partir du 1er juillet, seule la moitié de la cotisation sera exigée.
- A partir du 1er octobre, la cotisation comptera pour l'année suivante.

Sauf démission ou radiation signifiée, l'adhésion d'un membre est reconduite automatiquement sur l'année suivante.

ARTICLE 6 :

Les cotisations et les barèmes de redevance des heures de vol peuvent être modifiés à tout moment par le Bureau directeur ou par le Conseil d'Administration.

ARTICLE 7 :

Chaque membre disposera d'un compte ouvert au Cercle, géré par le Trésorier, qu'il lui conviendra d'alimenter régulièrement. A tout moment, il pourra consulter l'état de son compte.

ARTICLE 8 :

Si toutefois, par omission, un compte ne se trouve pas alimenté, le titulaire devra compléter son " découvert " au plus tôt. Du respect de cette règle dépend la bonne marche du Cercle et de l'intérêt de tous ses membres.

ARTICLE 9 :

Les membres de l'association ne doivent pas contracter une dette envers elle. Toute somme due et non payée dans les conditions citées plus haut, entraîne automatiquement l'arrêt de l'autorisation de participer à toute activité du Cercle, jusqu'à la régularisation de la situation.

ARTICLE 10 :

La radiation sera prononcée par le Conseil d'Administration avisé par le Trésorier, en cas de recouvrement long et difficile, révélateur d'une mauvaise volonté, d'un manque évident d'intérêt ou de difficultés particulières. Toute radiation ou démission n'exonère pas un membre débiteur de la régularisation de son compte avant son départ.

ARTICLE 11 :

Le Conseil d'Administration se réserve le droit de radier un membre qui ne serait pas acquitté régulièrement de ses dettes apurées de l'association.

ARTICLE 12 :

Tout membre qui se serait rendu coupable de tentative de fraude, notamment dans les décomptes de temps de vol, ainsi que de dissimulation ayant pour but de frustrer l'association des sommes qui lui reviennent, encourt la radiation d'office, celle-ci n'excluant pas d'éventuelles poursuites judiciaires dont il serait passible.

III) INSTRUCTION, CONSIGNES, REGLES GENERALES

ARTICLE 13 :

Outre le Règlement Intérieur, le Bureau approuvé par le Conseil d'Administration, pourra adopter toutes les règles, consignes et instructions relatives à l'administration générale, à l'emploi du matériel, à la sécurité et à la discipline à l'intérieur du Cercle. Celles-ci doivent être respectées par les membres au même titre que les statuts et le Règlement Intérieur, auxquels elles s'ajoutent.

Ces consignes particulières signées du Président ou d'un membre qualifié par ses fonctions au sein du Conseil d'Administration, seront affichées obligatoirement dans un endroit accessible à tous les membres

ARTICLE 14 : Rôle du chef pilote et des instructeurs

- Assurer l'instruction,
- Faire observer la discipline au sol et en vol,
- Surveiller le maintien des avions en bon état de vol,
- Veiller à l'état d'entraînement des pilotes, un vol de contrôle pourra être exigé par le chef pilote ou l'un des instructeurs dans le cas d'un entraînement insuffisant,
- S'assurer que les pilotes utilisent bien les appareils pour lesquels ils sont qualifiés et dans les conditions définies par le Conseil d'Administration,
- Recueillir les observations des pilotes sur l'état du matériel ainsi que sur tous les faits intéressant la navigation ou la circulation aérienne ainsi que la sécurité.

ARTICLE 15 : Les instructeurs

Les instructeurs doivent être membres du Cercle et agréés par le chef pilote pour assurer les vols en double commande.

ARTICLE 16 : Les pilotes

Ils doivent se conformer aux règlements en vigueur relatifs à la circulation aérienne, aux conditions d'utilisation des aéronefs et respecter les consignes émises par le Président, le Conseil d'Administration ou le chef pilote.

Ils sont responsables de la tenue à jour de leur licence, qualifications, carnet de vol et expérience récente, de la surveillance du paiement régulier de leur cotisation et assurance ainsi que de l'approvisionnement de leur compte.

Tout pilote ne peut utiliser un appareil du CAPAM qu'en respectant les clauses suivantes:

- L'intéressé s'est vu délivrer par le chef pilote ou l'un des instructeurs une autorisation de vol (lâcher) sur l'appareil considéré et avoir effectué au moins un vol sur cet appareil dans les trois derniers mois.
- Ou si l'intéressé a interrompu son entraînement au sein du CAPAM pendant une durée supérieure à trois mois, avoir obtenu pour le vol et l'appareil en question un accord particulier du chef pilote ou de l'un des instructeurs de l'ATO.
- Si l'une des clauses ci-dessus n'est pas remplie, un contrôle en vol avec le chef pilote ou l'un des instructeurs est exigé.
- Pour les vols de nuit : en plus des règles d'utilisation des avions, si le pilote n'a pas volé depuis plus de 6 mois de nuit, il doit avoir reçu une autorisation du chef pilote ou de l'un des instructeurs qualifiés FI Nuit de l'ATO.
- L'intéressé aura dû suivre un briefing au sol (BOA) préparé par le collège des instructeurs. Ce briefing aura lieu au CAPAM au cours du 1er trimestre de chaque année civile, afin de permettre à tous les pilotes d'y assister. Si, au 31 mars de l'année en cours, le pilote n'a pas suivi ce briefing, il sera interdit de vol en solo et devra contacter le chef-pilote ou un instructeur de l'ATO.
- L'intéressé devra effectuer au moins un vol d'entraînement annuel (VEA), par année civile, avec un instructeur du CAPAM sur l'appareil de son choix. Son contenu sera fixé en fonction d'un programme mis au point par le collège des instructeurs en fonction des derniers incidents recensés. L'intéressé qui n'aura pas effectué son VEA sera interdit de vol solo et devra contacter le chef-pilote ou l'un des instructeurs de l'ATO.

ARTICLE 17 : Règles générales pratiques

a) Il est admis que les appareils pourront être utilisés en voyage d'un ou plusieurs jours en France ainsi qu'à l'étranger.

b) Les vols suivants devront faire l'objet d'une demande de voyage :

- Tous les voyages hors de France, qu'importe la durée ;
- tous les voyages en France mobilisant un avion du CAPAM au-delà d'une nuit hors du CAPAM ;
- toutes participations à des rallyes ou à des épreuves à caractère sportif.

c) Le formulaire de demande de voyage à utiliser se trouve sur le site du CAPAM. Cette demande devra être dûment renseignée (avion souhaité, destination, terrains d'atterrissage prévus, temps de vol envisagé, itinéraire envisagé...) et transmise au minimum 15 jours avant la date du début du voyage au Bureau Directeur du CAPAM seul habilité à autoriser le voyage.

Un minimum d'heures de vol devra être effectué durant le voyage. Ce minimum est fixé à deux heures par jour de voyage au-delà de 48 heures de réservation (ex : un voyage de quatre jours devra correspondre à un minimum de 8 heures de vol effectuées). Toutefois, une entente pourra être prévue entre le pilote et le Bureau Directeur sur le temps de vol à effectuer. Le temps de vol minimum à effectuer sera mentionné sur l'accord donné par le Bureau directeur.

Dans le cas où, un pilote effectuerait moins de 80 % des heures de vol mentionnées sur l'accord du Bureau Directeur, le pilote devra en justifier les raisons auprès du Bureau Directeur qui pourra en fonction de la justification lui facturer 50 % du coût des heures de vol non effectuées.

Il en sera de-même si le voyage est annulé et que le pilote n'annule pas la réservation au minimum 48 heures avant le début du voyage excepté pour des raisons techniques, de météo ou de santé. Le pilote devra tenir informé le Bureau Directeur de la non réalisation du voyage. Le pilote devra immédiatement signaler tout incident ou tout retard intervenant au cours du voyage.

d) Lorsqu'un pilote réserve un avion, si le vol ne peut être effectué, le pilote doit annuler son créneau. En l'absence du pilote 30 minutes après l'heure de début de réservation, l'avion devient disponible. La réservation doit être annulée dès que possible.

e) Un pilote membre du Cercle ne peut en aucun cas sauf autorisation écrite du Président, remiser un aéronef, n'appartenant pas au CAPAM, de manière provisoire ou définitive, dans les hangars ou les parkings utilisés pour les besoins de l'association.

f) Il est formellement interdit aux pilotes du CAPAM d'utiliser les avions de l'association dans le cadre d'un co-avionnage. Tout membre utilisant un avion dans ce cadre sera exclu du CAPAM.

g) Il est rappelé aux membres que les places de parking devant les deux hangars du CAPAM sont destinées aux véhicules des membres présents dans les locaux ou en vol sur un avion de l'association, y compris à ceux de leurs passagers. Si un besoin exceptionnel pour un autre usage s'avérait nécessaire une demande devra être faite au Bureau Directeur

ARTICLE 18: Commission Enquêtes et Analyses.

Il est créé une « Commission Enquêtes et Analyses » composée de 5 membres :

- Le président ou son délégataire
- Le chef-pilote ou son délégataire
- Un membre du Conseil d'Administration
- Deux membres de l'association ne faisant pas partie du Conseil d'Administration

Cette commission est mandatée par le Conseil d'Administration pour l'étude de tous types d'incidents et/ou accidents concernant l'association. Après avoir entendu le ou les membres impliqués, cette commission devra favoriser le retour d'expérience, et proposer au Conseil d'Administration les mesures appropriées de manière à en éviter le renouvellement, ainsi que d'éventuelles sanctions à l'encontre du membre ou des membres du CAPAM concernés.

Lors de leur convocation à la commission, le ou les membres impliqués pourront se faire assister par toutes personnes de leur choix. Ils auront accès aux pièces détenues par la commission au moins 5 jours avant leur audition. Cette convocation sera établie par lettre recommandée avec AR, la date de convocation sera, au minimum, de 10 jours à compter de l'envoi de la lettre.

ARTICLE 19 : Dégâts matériels occasionnés par les membres

Les membres de l'association responsables des dommages causés à l'aéronef qui leur est confié ne pourront être tenus à la réparation du préjudice que dans la limite de dix fois le tarif horaire de l'heure de vol de cet aéronef.

Les membres responsables des dommages causés à l'association pourront être tenus à la réparation de la totalité du préjudice si les dégâts sont provoqués volontairement.

La décision du Conseil d'Administration du CAPAM sera prise après rapport de la « Commission Enquêtes et Analyses » et notifiée aux intéressés.

ARTICLE 20 : le Responsable Technique

La société AERONAV87 est le Responsable Technique, chargé du suivi de l'état de navigabilité des aéronefs en conformité avec la réglementation.

Il décide sur le plan technique, de la disponibilité des aéronefs ainsi que des restrictions éventuelles d'utilisation.

ARTICLE 21 : Sûreté

Le CAPAM est situé en totalité à l'intérieur de la Zone Délimitée Zone de Sûreté à Accès Réglementé (ZD ZSAR) de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. A ce titre les membres du CAPAM doivent appliquer l'ensemble des règles en vigueur au sein de cet espace. Les règles de Sûreté du CAPAM sont détaillées dans le Programme de Sûreté du CAPAM.

La porte d'accès est protégée par un digicode dont seuls les membres du CAPAM ont connaissance. Il leur est interdit de divulguer ce code à qui que ce soit.

Quiconque se trouve à l'intérieur du hangar ou sur le parking doit être titulaire d'une carte CIME ou accompagné d'un titulaire de carte CIME. Ainsi les passagers de nos avions doivent rester à proximité de leur pilote pendant la totalité de leur séjour au CAPAM. De même les élèves pilotes ne peuvent séjourner au CAPAM qu'en compagnie de leur instructeur. Avant la réalisation d'un vol d'instruction l'instructeur et son élève doivent remplir un Formulaire d'Accompagnement d'un Elève Pilote. Un exemplaire de ce formulaire est en annexe du Programme de Sûreté du CAPAM. Les titulaires de carte CIME et les personnes qu'ils accompagnent ne peuvent se trouver côté piste (dans le hangar ouvert ou sur le parking avions) que dans le cadre de l'organisation d'un vol.

Les membres du CAPAM ayant un besoin opérationnel de se trouver dans le hangar hors du cadre d'un vol doivent être munies d'un TCA.

Lorsqu'un avion est sans surveillance directe d'un pilote, sur le parking ou dans le hangar, il doit être fermé à clé. Les clés des avions sont disposées dans un coffre à code. Seuls les membres du CAPAM ont connaissance du code.

Les manquements aux règles de sûreté peuvent être saisis par une Commission Enquête et Analyse, conformément à l'article 18 du Règlement Intérieur. La sanction proposée peut aller jusqu'à l'exclusion du CAPAM.

ARTICLE 22 : Les vols BIA

Des vols de sensibilisation dans le cadre de la formation BIA sont organisés par le CAPAM. Il s'agit de montrer le déroulement d'un vol normal et ne constituent pas des vols d'instruction. Chaque vol se déroule en VFR de jour, sans dégradation volontaire des conditions de vol. Le vol en patrouille est interdit.

Un responsable des vols BIA est désigné par le Président. Il s'assure que les vols se déroulent dans le respect de la réglementation et en ayant toujours la sécurité comme objectif principal.

Les stagiaires BIA mineurs devront avoir une autorisation parentale signée par les deux responsables légaux.

Une liste des pilotes autorisés est établie par le responsable des vols BIA. Pour figurer sur cette liste les pilotes devront :

- Être membre du CAPAM
- Avoir au moins 200 heures de vols depuis l'obtention de leur licence
- Avoir obtenu l'autorisation du chef pilote pour effectuer ces vols.
- Par ailleurs, avant tout vol BIA, les pilotes BIA doivent s'assurer d'avoir une expérience récente d'au moins 25 heures de vol dans les douze derniers mois.

Si le commandant de bord n'est pas FI le vol devra être planifié pour une durée maximum de 30 minutes (roulage non compris), pour un vol local (destination = départ) et un éloignement maximum de 40 km du terrain de Mérignac.